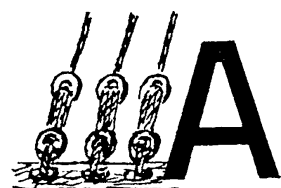


RELIQUIAS HISTORICAS A FLOTE

Por

Ladislao D'HAINAUT Fuenzalida
Capitán de navio, Armada de Chile



AL PROSEGUIR con reseñas sobre buques de guerra que conservan como reliquias algunos países, cumplo con agrado, establecer que recibí interesantes documentos de parte de los capitanes de navio, Sres. Eri Solís Oyarzún y Ernesto Huber von Appen, Agregados Navales en la República Argentina y en el Japón respectivamente, agradeciendo, una vez más, su gentileza.

En esta oportunidad nos referiremos al acorazado "Mikasa" y a la corbeta ARA "Uruguay", buque este último, que, como veremos, merece con toda justicia el cuidado y admiración que le tienen la Armada y nación argentina.

Acorazado "Mikasa"

Tal como hemos podido observar en los casos del H.M.S. "Victory" y R.H. "Huáscar", el acorazado "Mikasa" tampoco escapó a las vicisitudes de un desti-

no final obscuro, esto es, que un buque tan significativo y de patrimonio de un pueblo de marcado sentido marítimo como el japonés, estuvo a punto de desaparecer y privar así, no sólo al Japón, sino que a todos quienes sentimos admiración por los antiguos buques de guerra que tanta significación e importancia han tenido en las luchas en el mar, de poder verlos alguna vez, aunque sea en las pantallas de cine o televisión.

Datos Principales del "Mikasa"

Desplazamiento: 15.140 tons.

Eslora: 131.61 metros

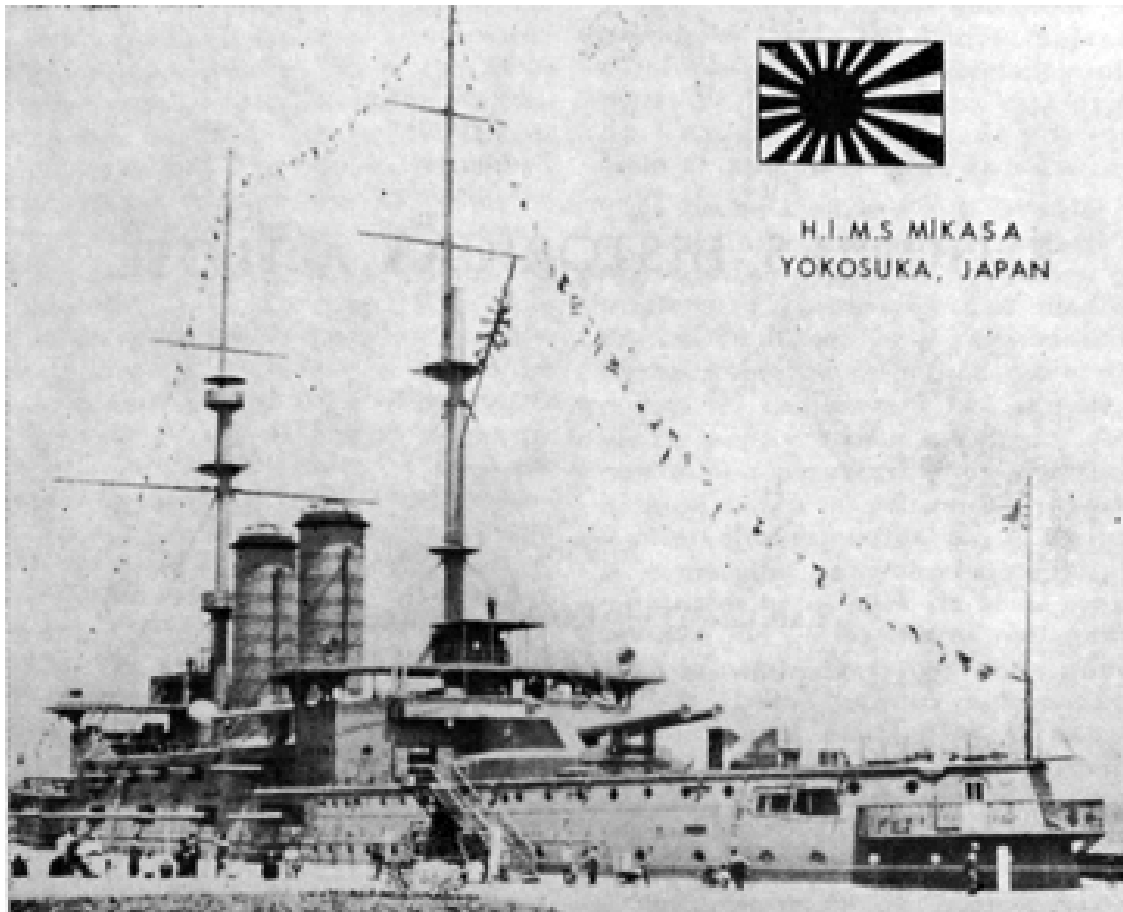
Manga: 23.22 metros

S.H.P. : 15.000 H.P.

Velocidad: 18 nudos

Armamento principal: 4 cañones de 30 cms. (12 pulgadas)

Armamento secundario: 14 cañones de 15 cms. (6 pulgadas); 20 cañones de 8 cms. (3 pulgadas); 4 tubos lanzatorpedos,



Defensas

Coraza de los costados: 222 mms.

Blindaje de las torres: 345 mms.

Blindaje del puente de mando: 345 mms.

Breve Historial

26 Septiembre 1898

Se ordena su construcción como buque de acero N° 4, a Vickers Sons and Co. de Gran Bretaña.

23 enero 1899

Se lo bautiza como "Mikasa".

8 noviembre 1900

Lanzamiento.

19 marzo 1902

Recibido de Vickers Co., se iza la bandera japonesa.

18 mayo 1902

Arriba a Yokosuka.

21 julio 1902

' Se le incluye en la flota.

5 noviembre 1902

Buque insignia del vicealmirante Hidakaka.

26 diciembre 1903

Buque insignia del vicealmirante Togo, Comandante en Jefe de la Flota Combinada.

6 febrero 1904

Estalla la guerra ruso-japonesa. Zarpa de Sabebo, a operaciones en el área de Port Arthur.

10 agosto 1904

Intercepta la flota rusa del Este que zarpó de Port Arthur, en el Mar Amarillo, infligiéndole severos daños. En esta batalla el "Mikasa" tuvo dura lucha en la cual más de veinte granadas enemigas lo alcanzaron, dando muerte o hiriendo a muchos tripulantes, incluyendo al comandante del acorazado.

27 mayo 1905

La Flota Combinada, comandada por el almirante Togo, libra la decisiva batalla de Tsushima, contra la flota del vicealmirante Rodjestvensky (el "Mikasa" a la cabeza de la flota japonesa), obte-

niendo la victoria naval mas completa en los anales de la historia mundial.

11 septiembre 1906

Se hunde en Sabebo, debido a la explosión accidental en una santabárbara.

8 agosto 1906

Termina la operación de salvamento y sus correspondientes reparaciones.

20 abril 1908

Incluido en la 1º Flota como buque insignia. Comisionado en varias flotas y estaciones navales, en entrenamiento y patrullajes.

19 septiembre 1921

Clasificado como buque de Defensa de Costas de 1º clase.

16 septiembre 1921

Se vara en una roca ahogada en los estrechos de Ascold, en el área marítima de Siberia.

26 septiembre 1921

Reflotado y reparado provisionalmente en Vladivostok.

3 noviembre 1922

Regresado en Maizuru, pasa a la lista de reserva.

18 marzo 1922

Destinado a ser desguazado, de acuerdo a los resultados de la Conferencia de Washington.

19 septiembre 1923

Aumentan sus deterioros mientras permanece amarrado al muelle de Yokosuka, debido al gran terremoto de 1923.

20 septiembre 1923

Sacado de la Lista Naval de la Armada Japonesa.

6 abril 1925

Se decide conservarlo como reliquia histórica.

4 mayo 1925

Se funda la Asociación para la preservación del "Mikasa".

18 junio 1925

Comienzan los trabajos.

12 noviembre 1926

Terminan los trabajos, efectuándose la ceremonia de inauguración del buque como Memorial, en presencia de su Alteza Real el Príncipe de la Corona. Desde entonces se denomina "Buque Santuario "Mikasa",

30 agosto 1945

Ocupado por las fuerzas de los Estados Unidos, como resultado del término de la Segunda Guerra Mundial.

9 enero 1948

Autorización para el empleo del "Mikasa" para otros usos por el comandante de la base naval norteamericana de Yokosuka al alcalde de la ciudad. Desde entonces el "Mikasa" perdió su carácter de buque santuario.

4 noviembre 1958

Vuelve a reorganizarse la Asociación para la preservación del "Mikasa", emprendiendo una campaña para su restauración.

7 octubre 1959

Se comienzan los trabajos de restauración.

20 mayo 1961

Se completan los trabajos.

27 mayo 1961 (56º Aniversario de Tsushima).

Ceremonia de la Restauración, presidida por su Alteza el Príncipe Yoshinomiya. Desde entonces está abierto al público como buque santuario.

Consignaremos el mensaje que envió el almirante Nimitz de su puño y letra, el día de su inauguración:

"A todos los patrióticos japoneses que ayudaron a restaurar este famoso buque —Mikasa—, buque insignia del almirante Togo, vuestro más grande oficial naval, con los mejores deseos de un gran admirador y discípulo".

Como el historial de arriba da solamente una somera idea de la carrera del buque, daremos en consecuencia otras informaciones que nos parecen de particular interés para completar la idea de estas reseñas.

Se comprende la importancia del "Mikasa", pues, por ser el buque insignia de Togo, es un símbolo de la historia del imperio japonés.

En efecto, la expansión rusa en el Extremo Oriente, Corea y Manchuria, visto por los japoneses como áreas de su esfera de influencia, precipitó la guerra, que estalló con el ataque sorpresivo a Port Arthur (Manchuria) el 5 de febrero de 1904. En julio de ese año el Primer Es-

cuadrón Ruso del Pacífico fue virtualmente destruido al intentar zarpas de Port Arthur.

La Flota del Báltico zarpó de Kronstadt, en el Golfo de Finlandia, en octubre, con el propósito de romper el bloqueo de los restos de la Armada en Port Arthur y su guarnición, y restablecer la iniciativa rusa en el mar. En el caso de efectuar la reunión con los buques bloqueados aún, los 42 buques serían numéricamente superiores a los de Togo. Pero, para amarga desilusión de Rodjenstvensky, Port Arthur cayó en enero de 1905.

La batalla se libró al noreste de la isla de Tsushima en el Mar de Japón, y sólo tres buques rusos alcanzaron su destino: Vladivostok. Togo ejecutó la clásica "T".

En media hora la artillería japonesa redujo a escombros a los buques rusos; si bien la batalla continuó otro día, la suerte quedó sellada el 27.

Destruida la Marina rusa en el Extremo Oriente, Japón obtuvo el dominio del mar, garantizando las comunicaciones a sus ejércitos de Corea y Manchuria.

A fines de agosto de 1905 se firmó el Tratado de Portsmouth. Fuera de muchos considerandos, cabe recordar que Tsushima fue la primera acción naval en gran escala librada desde Trafalgar en 1805.

Los buques eran lo último en tecnología naval de la era pre-dreadnought. Antes jamás se habían empleado la radio, telémetros, torpedos, explosivos complejos y un sinnúmero de otras innovaciones en una acción tan grande.

El "Mikasa", tal vez más que ninguno de los demás buques en esa batalla, representaba los avances técnicos de ese tiempo.

Su construcción en astilleros británicos, en parte se debió a que la Marina del Mikado empezó bajo la inspiración de la Royal Navy.

El buque, tal como otras unidades capitales japonesas, estaba equipado de T.S.H., la que empleó intensamente.

Durante la batalla, Togo no ocupó la torre de mando blindada, diciendo: "Yo ya soy un hombre viejo. Ustedes, jóvenes de cuyos hombros depende el futuro del país, mejor que entren ahí". En el puente abierto, Togo recibió una esquirla de granada en la pierna. El almirante ene-

migo fue seriamente herido y varios miembros de su Estado Mayor muertos por impactos directos en su propia torre acorazada.

Aspectos de particular interés del actual "Mikasa"

El buque no está a flote ni en dique. Lo está en una base de concreto, esto es, una especie de dique.

En época de ser comisionado, fue el mayor buque de guerra del mundo, mas que el H.M.S. "Formidable", que inspiró su diseño. Ambos tienen 4 cañones de 12", pero el "Mikasa" lo sobrepasaba también en el armamento de 6".

La proa apunta exactamente al Palacio Imperial de Tokio. El trinquete luce la famosa bandera "Z".

En la batalla del Mar Amarillo, del 10 de agosto de 1904, la torre de popa sufrió un impacto directo de granada, causando 19 bajas entre muertos y heridos. Su Alteza el príncipe Hiroyasu Fushimi, comandante de la torre, fue uno de los heridos graves.

Sala de Radio

La T.S.H. tipo 36 era lo más moderno de su tiempo. Ahora aparece reproducida como lo estuvo en esa época.

Casamatas de 6"

El acorazado llevaba 14 cañones de 6", 4 de ellos en la cubierta superior y 10 en la del medio. Las casamatas eran también área de los entrepuentes de la tripulación. Se usaba coyotes en ellos.

Batería de 3"

Ahora hay 8 de dichos cañones en la cubierta superior y 2 en la cubierta protegida (Réplicas).

Torre blindada de mando

Ya nos hemos referido a ella indicando que el almirante no la usó, manteniéndose en el puente abierto, donde pudo observar sin obstrucciones todas las situaciones de la batalla.

Puente

Desde aquí se izó la bandera "Z". "La suerte del Imperio depende de esta batalla. Que cada cual rinda su máximo",

El grabado en bronce que se exhibe ahí muestra la escena en el puente alrededor de las 2 P.M. del 27 de mayo de 1903.

Sala de conferencias

Primitivamente estaban la base de la torre de proa, comedor y cámara de suboficiales. Al restaurarlo, en estos espacios se hizo esta sala, con equipos modernos y 320 asientos.

Sala de Exhibición

Primitivamente allí estaban las bajadas a la sala de máquinas y salones de calderas y ahora se exhiben preciosas reliquias, las que se van cambiando periódicamente. Las más importantes son:

- El uniforme del príncipe Fushimi, cuando cayó herido.
- Cabello del almirante Togo.
- Curriculum vitae del almirante, de su puño y letra.
- El Diario y Libro de Anotaciones del almirante.
- Los binoculares de Togo.
- La bandera de señales "Z" y el pabellón de combate usado en Tsushima.
- Cuadro de la batalla, pintado por Shotaro Tojo.
- La campana del buque.

Cámara de oficiales

Corresponde a la que usa el 2º comandante hasta los oficiales de divisiones. Está restaurada lo más exactamente que fue posible a como lo era en su tiempo.

Cabina del comandante

Tiene la fotografía del capitán de navío Hikojiro Ijichi, comandante en 1905,

Junto a esta cabina estaban la cámara del jefe de estado mayor y la cámara del comandante, pero éstas aún no han sido restauradas y lo serán seguramente.

Camarote del almirante

Está restaurado con la máxima fidelidad y tiene anexa una sala de baño.

Cámara del almirante

Esa es la cámara donde el almirante impartió las órdenes y directivas a sus comandantes; sostuvo importantes conferencias; recibió visitas oficiales, civiles y militares nacionales y extranjeras, y comió con los oficiales de su estado mayor, comandantes y visitas.

Las ventanas de ambos costados eran ubicación de 2 cañones de 3".

Salón del almirante

Allí están los retratos del emperador. La fotografía es una de su Alteza el príncipe de la Corona (el actual emperador Hirohito) y del almirante de flota Togo, tomada en ocasión de la ceremonia de constitución del "Mikasa" en reliquia, en 1926.

Esa fotografía fue presentada por el trono en la fecha de la segunda restauración, 27 de mayo de 1961.

Aspectos relacionados con la segunda restauración

Habíamos encontrado un factor común en los buques reliquias que han sufrido vicisitudes antes de lograr su preservación.

Las del "Mikasa" son extraordinarias, y lo es más aún cómo se gestó y logró la iniciada en octubre de 1939.

La historia de esto, en detalle, es digna de recopilarse. Deberemos, sin embargo, hacer de ello solamente una breve síntesis.

Al término de la II Guerra Mundial el devastado pueblo japonés cansado de la guerra llegó incluso a odiar ese símbolo naval. Cualquier cosa de valor fue arrancada de él, dejándolo abandonado al desorden y la confusión. Para colmo de desgracias, hasta llegó a albergar una sala de baile.

Tan deplorable estado hizo que algunos alzaran la voz, pidiendo que se hiciera algo para rectificar lo obrado. Pero no fue suficiente como para conmover el apoyo nacional.

Curiosa coincidencia

El pueblo japonés se mantuvo mucho tiempo renuente hacia todo lo militar.

Lo curioso es que el impulso para conservar el buque provino de extranjeros.

En efecto. La primera voz para salvarlo fue de un británico, Mr. John S Rubin, quien se encontraba en Japón para el cincuentenario del cese de hostilidades de la guerra ruso-japonesa, y que había visto la construcción del "Mikasa" y presenciado también su zarpe de Inglaterra, más de medio siglo atrás. Al visitar el acorazado lo encontró en el vergonzoso estado descrito.

El desilusionado británico escribió a un diario de Tokio publicado en inglés. En la carta expresaba su deseo de entrar en contacto con los posibles sobrevivientes de la dotación de aquellos tiempos. Encontró afortunadamente varios entusiastas viejos marinos que habían servido en el buque de Togo. Fue suficiente para despertar el ánimo local, que se quejaba de no tener medios de influencia para salvar el buque.

Un mes después, en octubre de 1955, se produjo un segundo impulso. Esta vez provino de un entusiasta americano.

El contraalmirante M. L. Hoggins, que entonces vivía cerca de Yokosuka, escribió al alcalde en el sentido que aclaraba que la U.S. Navy había sido contraria, desde el principio, al desarme del "Mikasa". Hoggins asimismo recalca la idea de restaurarlo. Al mismo tiempo donaba 10.000 yens como contribución hacia esa idea, la cual fue la primera de todas las que se reunirían después.

Residente en Japón desde el fin de la guerra, Hoggins fue también uno de los autores del plan para mantenerlo.

En su carta al alcalde decía:

"La U.S. Navy quería preservar al "Mikasa" en contra de las protestas de la Marina y de los rusos. Finalmente se dieron órdenes de dismantelar completamente el acorazado, procediéndose a ello con pesadumbre".

Más adelante, Hoggins reveló otras circunstancias bajo las cuales fue desmilitarizado el buque.

"En verdad que el "Mikasa" fue desmilitarizado por órdenes del capitán B. W. Decker U.S.N. entonces Comandante de Actividades de Flota en Yokosuka, y esas órdenes fueron ejecutadas bajo mi dirección. Sin embargo, llamó la atención el hecho que las órdenes recibidas de la Autoridad S. G. A. P. fueron vigorosamente protestadas por ambos, capitán Decker y yo mismo. El asunto se llevó al general Mac Arthur, quien fue muy comprensivo, pero que finalmente cedió a la presión del Delegado ruso de la Comisión Aliada, quien insistió en que el acorazado debía ser destruido".

El almirante Hoggins empujó toda su influencia y poder en diferentes medios de Japón y ante los asesores americanos.

Tanto como Hoggins promovía, aparecieron también en contra extrañas y poderosas objeciones de parte de algunos japoneses.

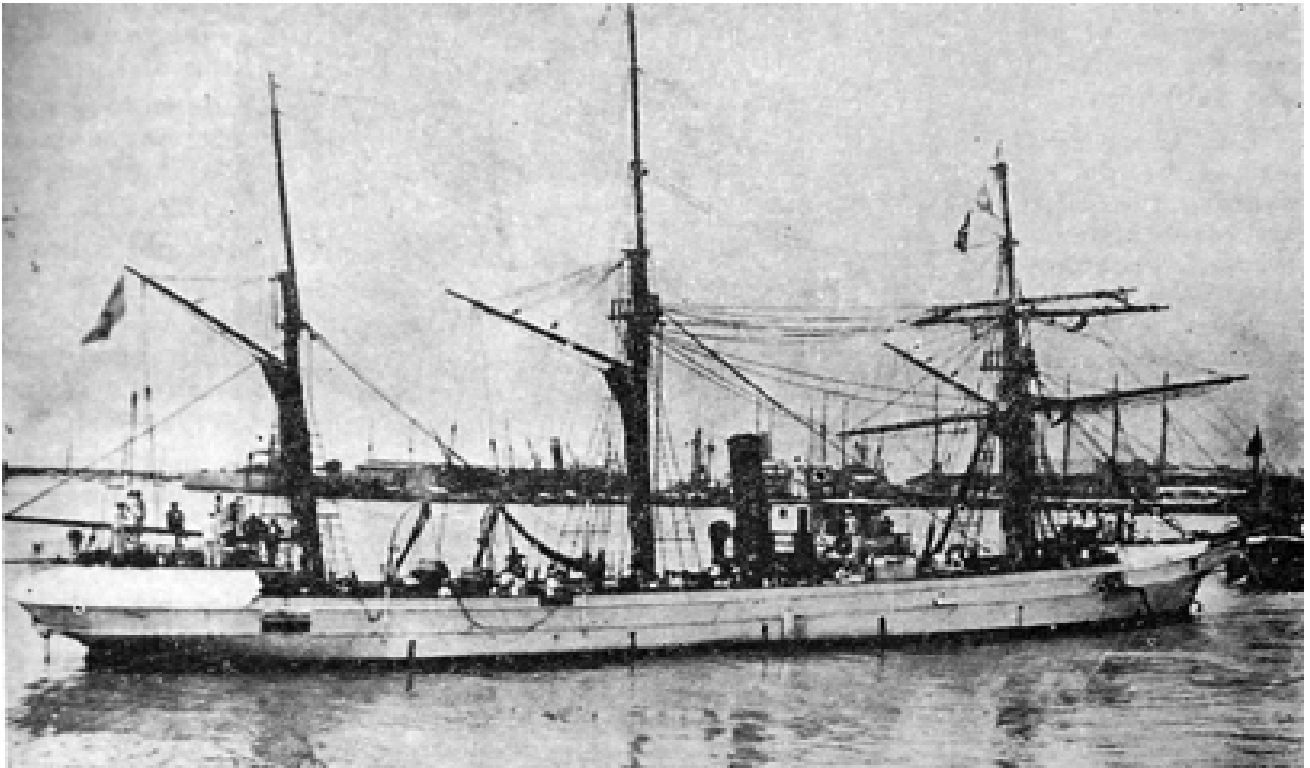
En las condiciones anteriores, un notable escritor japonés de asuntos militares, Seitoka Ito, escribió un artículo sobre Togo y su contribución al prestigio nacional, y describiendo el estado lamentable de su antiguo buque insignia. A raíz de otra publicación del escritor, ejerció mucha influencia en el éxito de la campaña de restauración la acción del almirante Nimitz, quien visitó el Mikasa el 19 de septiembre de 1945, esto es, recién firmada la rendición a bordo del acorazado "Missouri" en la bahía de Tokio.

Al finalizar esta reseña pensamos que Japón, como nación de gran tradición naval, había encontrado en el "Mikasa" parte de la necesaria fuerza moral para reconstruir su espíritu nacional en sus vitales y renovadas fuerzas de defensa, tan necesarias en esa parte del siempre inquieto mundo en que vivimos.

CORBETA A.R.A. "URUGUAY"

En 1974 la Armada de la República Argentina celebró el centenario de la incorporación a su Armada, de la corbeta "Uruguay", y con motivo de lo cual, se procedía a su reparación y restauración.

El Departamento de Estudios Histórico Navales, Secretaría General Naval, del Comando General de la Armada, editó un Homenaje, Serie I, N° 2, ese año, redactado por el Sr. capitán de navío Laurio H. Destefant, ahora contraalmirante. Es en este hermoso folleto en el cual me baso para hacer la reseña de esta reliquia histórica, que tengo entendido, normalmente puede verse junto a la magnífica fragata "Sarmiento", que como buque escuela, surcara año tras año todos los mares del mundo desde 1899 hasta



Corbeta ARA "Uruguay"

1938, buque que es, desde 1962, monumento histórico nacional.

De los hermosos versos del gran poeta H. Pedro Blomberg hemos elegido una cuarteta para iniciar la síntesis de la historia de esta notable pequeña nave:

“El beso de la muerte sintió sobre los mares
cuando surcó las aguas de aquella latitud
y oyó el largo lamento de los vientos polares
clamando en las espumas: “¡Más al Sud!
|Más al Sud!” .

Realizó este buque muchas hazañas y trabajos y con toda justicia ha merecido la especial preocupación de la Armada y de la nación para concederle el honor de considerarlo su más glorioso buque existente a flote.

Esta cañonera, en realidad nunca fue una corbeta en cuanto a su aparejo, sino una barca de gavias dobles.

Fue construida en los astilleros Laird de Birkenhead, Inglaterra, y lanzada en febrero de 1874.

De 45 metros de eslora. 7.50 de manga, 3.66 de calado y 5.40 de puntal. Su desplazamiento máximo, 550 tons.

Tenía originalmente 2 cañones Armstrong de 152 mms y 2 de 120 mms, de avancarga. Llama la atención el calibre de estos cañones para un buque tan pequeño, pero no hay que olvidar que entonces los cañones eran de pocos calibres y se empleaba pólvora negra. Si bien requerían fuerte refuerzo en culata, eran cortos, y seguramente, la base sencilla y liviana. Esto podría explicar que el buque pudiera soportar armamento que nos parece tan pesado. Sin embargo, algo de esto habría, puesto que la información disponible indica que la artillería le fue modificada varias veces al buque.

La máquina auxiliar era a vapor, con una hélice y de 475 H.P. Costó 221.000 libras esterlinas.

La corbeta, junto con su gemela la “Paraná”, llegó al país el 1° de julio de 1874, integrándose a la famosa escuadra de “vapor y hierro”, junto con los monitores “Los Andes” y “El Plata” y cuatro bombarderos (S.I.C) “Constitución”, “República”, “Bermejo” y “Pilcomayo”.

El teniente coronel Erasmo Obligado fue su primer comandante, y el 11 de septiembre visitó el buque el Presidente Sarmiento.

Al término del periodo del Presidente Sarmiento, el general Mitre, descontento con los resultados de las urnas, provocó una rebelión.

La "Uruguay" tomo parte en la lucha por el bando rebelde, pero, al haberse varado, fue capturada por fuerzas navales gobiernistas, tomando su mando el coronel Bartolomé Cordero. Junto con otras naves participó en la persecución de la nave gemela "Paraná", capturándola algunos días más tarde.

Terminadas las convulsiones de ese período inicia sus actividades normales.

Como buque-escuela se empezó a desempeñar en 1877. La que funcionaba en el vapor "General Brown" fue trasladada a la corbeta, siendo su director y comandante el teniente coronel Martín Gurrico.

En su primer viaje, el mismo año 77 visito Golfo Nuevo y costa del Chubut.

En noviembre de 1898 formó parte de la división del comodoro Py, veterano de las guerras civiles y de la guerra con Paraguay. La única nave de condiciones marineras de esta división era la corbeta.

Durante la estadía en Santa Cruz tuvo lugar un evento muy importante para la Marina: los exámenes finales de la primera promoción de la Escuela Naval, solamente cuatro cadetes, los primeros oficiales que habían hecho sus estudios en el país. El buque regresó a Buenos Aires el 14 de enero de 1879.

En su viaje como buque-escuela, llegó a Carmen de Patagones, donde estaban las tropas del general Roca, en su avance por grandes zonas indias.

A fines de 1879 se graduó la tercera promoción de tres oficiales.

En 1880 la escuela volvió a su antigua sede en el "General Brown" debido a la falta de espacio de la corbeta.

Sin embargo, ésta tenía aún un largo destino por su proa.

En 1884 apoyó a las comisiones científicas que se trasladaron al sur para observar el tránsito de Venus.

En 1897 volvió a ser buque de la Escuela Naval, junto con su nave general y la corbeta "La Argentina".

Llegamos así a 1903, el año de su gran brillo.

A mediados de año existía gran inquietud por la suerte del sabio sueco Nordenskjold, en su expedición al Polo Sur.

El "Antartic", después de su internada de un año en la isla Snow, no había regresado, temiéndose que se hubiese destrozado.

En esa expedición estaba participando el alférez de fragata argentino José María Sobral.

El gobierno, preocupado por los expedicionarios, resolvió comisionar a la corbeta "Uruguay" para investigar.

Al buque se le hicieron modificaciones a tal efecto y que consistieron:

- a. — Se le cambió la maquinaria por la del ex destróyer "Santa Fe", y su caldera, por otras dos más eficientes.
- b. — Se le agregó una superestructura a proa y dotó de caseta a popa para el timonel.
- c. — Se reforzó la proa con forro de madera.
- d. — Se le suprimieron las quillas laterales y el forro de zinc.
- e. — Se aparejó con gavias dobles quedando con tres velas cuabras el trinquete y mayor, y cangreja en el mesana.
- f. — Se le aumentó la capacidad de víveres, instaló calefacción a vapor y explosivos para romper hielos.

Se le entregó el mando al teniente de navio Julián Irizar, quien más tarde llegó a almirante.

Con grandes esperanzas de la nación, el buque zarpó al sur el 8 de octubre de 1903. La travesía fue sin contratiempos, y el 8 de noviembre se producía el feliz encuentro del Dr. Nordenskjold y sus compañeros, entre ellos, el alférez Sobral.

La sorpresa y alegría de éstos fue inmensa, luego de dos años que llevaban en el área antártica.

El alférez Sobral, de sólo 23 años, llevaba 2 de ellos en los hielos, siendo el primer argentino que internó en la Antártica. Había sido de los cadetes graduados en la corbeta "Uruguay" en 1897.

Tres semanas antes habían llegado a Snow Hill tres expedicionarios que habían



Alférez de Navio José M. Sobral.

invernado cerca del monte Bransfield, y, al día siguiente del arribo de la "Uruguay", llegaron el capitán Larsen y seis tripulantes del "Antartic". Esta nave, veterana de varias campañas polares, se había destrozado, quedando el resto de la tripulación sobreviviendo en una cabaña en la Isla Paulet, Paso Antartico, dirigiéndose el buque a ella, recogiendo a los náufragos e iniciando el regreso.

Hasta ahí todo perfecto. Pero la travesía iba a poner a dura prueba a la corbeta.

El 29 comandante, teniente de fragata Hermelo y los alféreces Fliess y Sobral lo describen así:

"Una vez que la "Uruguay" cargó los cajones de fósiles en la bahía Esperanza (Hope), el 11 de noviembre, a las 5 P.M. se puso proa al norte, navegando el Estrecho de Bransfield con rumbo tal que dejaríamos al oeste la Isla Rey Jorge. El 12 por la mañana teníamos esta isla por

el través de babor, pero a causa del mal tiempo apenas fue avistada, esfumada por la bruma.

"Desde ese momento el mal tiempo fue nuestro compañero. El viento soplaba continuamente en borrasca rondando entre el noroeste y suroeste. A la tarde nos pusimos a la capa. Al atardecer, permitiéndolo el viento, se largaron las cangrejas, estays y velachos.

"El 13 y 14 prosiguió el vendaval, y en la madrugada del 15 el viento alcanzó una velocidad de 27 metros por segundo (91 Kms/hr.), llegando los rolicos (bancos) a 40°. A la mañana temprano del mismo día (15) se notó que el palo mayor se había roto a la altura de la encapilladura. A las 9 se advertía que el trinquete también se había roto, poco más o menos en la misma parte que el mayor y, como fuera imposible todo arreglo, se decidió picar las burdas y echar al agua los masteleros y vergas de gavia.

“El comandante y el segundo invitaron a Larsen a prestar ayuda con su gente, trabajando en el palo mayor, mientras la tripulación de la “Uruguay” se encargaba del trinquete y de las maniobras del barco.

“En el mesana no había nada que hacer, pues el palo quedó intacto.

“El trinquete fue el primero que cayó al mar; se deslizó despacio, casi sin ruido; después le siguió el mayor hacia el lado contrario, hacia estribor.

Naturalmente, durante la maniobra la máquina se mantuvo parada a fin de evitar que la hélice fuera dañada. A mediodía la “Uruguay” reinició la marcha, pues los restos de la arboladura ya estaban lejos y no había ningún peligro para la hélice. Esto es todo lo que pasó. Nosotros agregamos: ¡Y creemos que bastante!”.

El buque arribó a Santa Cruz. Poco después la noticia, por telégrafo, llenaba de júbilo a Suecia y Argentina y de entusiasmo a todo el mundo por esta hazaña.

En Buenos Aires se le brindó un gran recibimiento a la corbeta, con más de cien mil personas que la vivaban.

Los mamparos de la pequeña corbeta se fueron cubriendo de placas de muchas instituciones que testimoniaban su admiración por el feliz rescate. Desde ese año y el siguiente, 1904, en que vuelve a la Antártica en busca de la expedición Charcot, una y otra vez navega el Drake, las Orcadas, Georgias del Sur, etc.

Es así, como lo atraviesa en 1904-1905, en 1906-1907, en 1908, en 1909, 1910, 1915, 1918, 1919, 1920, 1921 y 1922.

Fuera de estos viajes a la Antártica, realiza muchísimas tareas hidrográficas en las inhóspitas costas del sur.

Marinos esclarecidos de la Armada argentina comandaron sucesivamente este buque; muchos de ellos alcanzaron los más altos rangos.

En 1926, después de 52 años de activísimos servicios, fue sacada del servicio activo. Sin embargo, por muchos años sirvió todavía de polvorín flotante, en Río Santiago.

Sin arboladura, los cadetes de la cercana Escuela no la reconocían. Tampoco faltó aquel factor común, que ha sido la ingratitud de los hombres y sus olvidos. Pero, en 1954, y por orden del Director de la Escuela Naval, fue reacondicionada, reconstituyéndose su arboladura, volviendo a lucir airosa.

Se resolvió destinarla a buque museo de la Escuela y con una dotación de honor de los mismos cadetes.

En 1960 hizo todavía un pequeño viaje a remolque, hasta La Plata, donde sirvió de marco a la ceremonia en que al viejo héroe antártico, el alférez de navio Sobral que cumplía 80 años, se le hizo un homenaje.

Por Decreto Especial de 27 de octubre de 1955, se le hizo figurar de nuevo en actividad, y el 6 de junio de 1967 fue decretada su categoría de Monumento Histórico Nacional, amarrada junto a la fragata “Sarmiento”.

Junto a ellos, y con la “Libertad” y la goleta oceanográfica “Austral”, se unen tradición, ciencia, hazañas, marinería y recuerdos. Así la encontró su glorioso centenario en 1974.

Es con toda razón que la Armada Argentina supo reconstituir esta unidad y mantenerla como motivo de orgullo y enseñanza a las generaciones de nuevos marinos.

